

# SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

JANVIER 2015



Montréal 

Agglomération de Montréal  
Liste des règlements de modification  
Règlement RCG 14-029  
Schéma d'aménagement et de développement

Règlement	Adoption	Entrée en vigueur
RCG 14-029	29 janvier 2015	1 <sup>er</sup> avril 2015
RCG 14-029-1	27 octobre 2016	19 décembre 2016
RCG 14-029-2	22 décembre 2016	1 <sup>er</sup> mars 2017

Note :

Les modifications et changements apportés au texte du Schéma d'aménagement et de développement par les règlements de modifications sont clairement indiqués dans la codification administrative. Après chaque modification, retrait ou ajout, on y indique entre parenthèses l'année d'adoption du règlement de modification, le numéro du règlement de modification ainsi que l'article (a.) qui est visé (ex. 2016, RCG 1-029-14, art. 1).

Le schéma d'aménagement et de développement a été adopté par le conseil d'agglomération le 29 janvier 2015 et est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015.

ISBN papier : 978-2-7647-1359-4

ISBN PDF : 978-2-7647-1360-0

En cas de divergence entre le présent document et le règlement sur le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, le texte du règlement a préséance.

# MOT DES ÉLUS

*L'adoption du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal constitue un pas de géant pour l'avenir de notre métropole. Il traduit la volonté des 16 municipalités et 19 arrondissements de l'île de Montréal de travailler, ensemble, à améliorer notre cadre de vie et à favoriser un développement durable.*

*Cette vision métropolitaine du développement établit les lignes directrices qui baliseront nos choix et nos décisions en matière d'aménagement et de développement du territoire pour la prochaine décennie. Elle s'inscrit dans la poursuite des objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont l'agglomération constitue le moteur économique, culturel et institutionnel.*

*Ce document de planification reflète les grands enjeux d'aménagement et de développement auxquels doivent faire face les grandes villes du monde, en ce XXI<sup>e</sup> siècle. Ce nouveau schéma guidera nos interventions, particulièrement dans la perspective de mieux lutter contre les changements climatiques, de favoriser les déplacements par transports actif et collectif, et de créer des milieux de vie plus verts, plus compacts et plus complets.*

*Le schéma s'inscrit dans la géographie et l'histoire du territoire. Il reconnaît, entre autres, son caractère insulaire, la présence de la montagne, la richesse de son patrimoine naturel et construit, et prend en charge leur mise en valeur.*

*Le projet de schéma a bénéficié d'une fructueuse démarche de consultation publique, menée par la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal. Nous tenons à remercier les membres de la commission ainsi que l'ensemble des citoyens, groupes, organismes et partenaires municipaux et gouvernementaux qui ont contribué à l'exercice.*

*À partir de maintenant, nous souhaitons ardemment que chacun des arrondissements, chacune des municipalités de l'agglomération s'approprie ces orientations et les mette en œuvre dans la réalité de son territoire, pour assurer la cohérence de notre développement collectif.*

Le maire de Montréal,



Denis Coderre

Responsable de l'habitation, de l'urbanisme, de la gestion et de la planification immobilière et de l'Office de consultation publique de Montréal



Russell Copeman



Denis Coderre



Russell Copeman

# TABLE DES MATIÈRES

<b>PAGE</b>	
<b>5</b>	<b>INTRODUCTION</b>
<b>13</b>	<b>CHAPITRE 1</b>
	<b>LA VISION D'AVENIR: AMÉLIORER LE CADRE DE VIE, FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE</b>
<b>14</b>	<b>1.1 L'agglomération de Montréal dans la région métropolitaine</b>
<b>18</b>	<b>1.2 La vision stratégique</b>
<b>18</b>	Améliorer le cadre de vie, favoriser un développement durable
<b>19</b>	Favoriser un cadre de vie de qualité
<b>20</b>	Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole
<b>21</b>	Mettre en valeur les territoires d'intérêt
<b>22</b>	<b>1.3 Le concept d'organisation spatiale</b>
<b>29</b>	<b>CHAPITRE 2</b>
	<b>LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT</b>
<b>30</b>	<b>2.1 Favoriser un cadre de vie de qualité</b>
<b>30</b>	L'habitation
<b>34</b>	Les équipements collectifs
<b>41</b>	L'activité commerciale
<b>44</b>	L'aménagement du territoire et la mobilité
<b>47</b>	L'adaptation aux changements climatiques
<b>52</b>	<b>2.2 Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole</b>
<b>52</b>	Les secteurs d'emploi
<b>56</b>	Le centre-ville
<b>58</b>	L'accessibilité des pôles d'activité
<b>67</b>	Les déplacements à vocation économique
<b>70</b>	<b>2.3 Mettre en valeur les territoires d'intérêt</b>
<b>70</b>	Le patrimoine
<b>78</b>	Les territoires d'intérêt écologique
<b>86</b>	Le paysage et la Trame verte et bleue
<b>99</b>	<b>CHAPITRE 3</b>
	<b>L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION</b>
<b>100</b>	<b>3.1 Les grandes affectations du territoire</b>
<b>100</b>	La description des grandes affectations
<b>104</b>	La définition des composantes
<b>108</b>	La zone agricole et ses activités
<b>111</b>	Les contraintes et les nuisances
<b>134</b>	<b>3.2 La densité d'occupation</b>
<b>134</b>	La densité d'occupation du sol
<b>134</b>	Les objectifs de densification
<b>140</b>	Les seuils de densité
<b>141</b>	La planification des secteurs de densification
<b>141</b>	Les bilans sur l'évolution de la densité
<b>143</b>	<b>CHAPITRE 4</b>
	<b>LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE</b>
<b>149</b>	<b>4.1 L'aménagement du territoire et la mobilité</b>
<b>150</b>	<b>4.2 L'adaptation aux changements climatiques</b>
<b>152</b>	<b>4.3 Le patrimoine</b>
<b>154</b>	<b>4.4 Les territoires d'intérêt écologique</b>
<b>156</b>	<b>4.5 Le paysage</b>
<b>158</b>	<b>4.6 Les affectations</b>
<b>159</b>	<b>4.7 La zone agricole et ses activités</b>
<b>162</b>	<b>4.8 Les contraintes et nuisances</b>

<b>PAGE</b>	
<b>175</b>	<b>CHAPITRE 5</b>
	<b>LA MISE EN ŒUVRE</b>
<b>177</b>	<b>5.1 Le plan d'action</b>
<b>182</b>	<b>5.2 Les coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux</b>
<b>187</b>	<b>Sigles</b>
<b>188</b>	<b>Glossaire</b>
<b>195</b>	<b>Bibliographie</b>
<b>I</b>	<b>ANNEXE I</b>
	<b>CARTES 34 À 44</b>
<b>XXV</b>	<b>ANNEXES II À XVII</b>
	<b>LISTE DES CARTES*</b>
<b>7</b>	Carte 1 – Agglomération de Montréal
<b>22</b>	Carte 2 – Terrains à construire et à transformer (à titre indicatif)
<b>25</b>	Carte 3 – Concept d'organisation spatiale
<b>42</b>	Carte 4 – Concentration d'établissements commerciaux
<b>48</b>	Carte 5 – Îlots de chaleur
<b>49</b>	Carte 6 – Canopée
<b>52</b>	Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011
<b>54</b>	Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal
<b>61</b>	Carte 9 – Grands projets d'infrastructure en transport collectif
<b>64</b>	Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération
<b>69</b>	Carte 11 – Transport à vocation économique
<b>71</b>	Carte 12 – Patrimoine
<b>77</b>	Carte 13 – Patrimoine archéologique
<b>79</b>	Carte 14 – Milieux naturels
<b>81</b>	Carte 15 – Territoires d'intérêt écologique
<b>87</b>	Carte 16 – Paysages emblématiques et identitaires
<b>91</b>	Carte 17 – Parcours d'entrée de ville
<b>92</b>	Carte 18 – Vues d'intérêt
<b>93</b>	Carte 19 – Concept de la Trame verte et bleue
<b>101</b>	Carte 20 – Grandes affectations du territoire
<b>108</b>	Carte 21 – Localisation de la zone agricole permanente
<b>112</b>	Carte 22 – Fortes pentes
<b>114</b>	Carte 23 – Index des plaines inondables
<b>117</b>	Carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit
<b>120</b>	Carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport
<b>123</b>	Carte 26 – Infrastructures de gestion de l'eau
<b>125</b>	Carte 27 – Dépôts à neige
<b>127</b>	Carte 28 – Matières résiduelles
<b>131</b>	Carte 29 – Transport d'hydrocarbures
<b>133</b>	Carte 30 – Transport d'énergie électrique
<b>134</b>	Carte 31 – Aires TOD du PMAD
<b>135</b>	Carte 32 – Modulation de la densité résidentielle
<b>137</b>	Carte 33 – Densité résidentielle
	<b>LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX*</b>
<b>31</b>	Tableau 1 – Caractéristiques de l'offre résidentielle
<b>84</b>	Figure 1 – Le réseau écologique
<b>89</b>	Figure 2 – Le massif du mont Royal et la silhouette du centre des affaires
<b>106</b>	Tableau 2 – Les huit grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal
<b>109</b>	Figure 3 – Occupation de la zone agricole permanente

\* Autres cartes, figures et tableaux énumérés dans les annexes.





# INTRODUCTION

# INTRODUCTION

Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* esquisse les grands paramètres qui guideront le conseil d'agglomération de Montréal dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire au cours des prochaines années.

Le schéma fait écho aux grands enjeux d'aménagement et de développement auxquels doivent faire face les agglomérations urbaines du XXI<sup>e</sup> siècle.

Dans une perspective de développement durable, ce document orientera les décisions qui façonneront le territoire en vue de favoriser des quartiers compacts et plus verts, d'accroître les déplacements en transports collectif et actif, de soutenir le dynamisme économique de l'agglomération et de mettre en valeur les territoires d'intérêt.

Le schéma reconnaît le caractère insulaire du territoire de l'agglomération, la présence déterminante de la montagne, la richesse de son patrimoine et de ses paysages, et prend en charge la mise en valeur de tous ces éléments. Plusieurs propositions visent, dans une approche intégrée, à favoriser la qualité de vie des résidents de l'agglomération en créant des milieux de vie plus complets et diversifiés. De plus, le schéma entraînera la mise en place de mesures en vue d'accroître le verdissement et de lutter contre les changements climatiques.

Le schéma résulte d'un travail de collaboration soutenu des municipalités et des arrondissements de l'agglomération; il s'inscrit dans la poursuite des propositions du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et il intègre les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

L'élaboration de ce document est rendue nécessaire par l'adoption et l'entrée en vigueur du PMAD de la CMM en 2012. De fait, la mise en conformité du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal se fait obligatoirement dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD.

Le schéma d'aménagement et de développement s'applique à l'ensemble du territoire de l'agglomération. Il entraîne l'obligation de la mise en conformité des plans et réglementations d'urbanisme des municipalités reconstituées de l'agglomération ainsi que de ceux de Montréal et de ses arrondissements.



Vue depuis le belvédère Kondiaronk du mont Royal

## Carte 1 – Agglomération de Montréal



### Montréal et ses arrondissements

Ahuntsic-Cartierville  
 Anjou  
 Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce  
 L'île-Bizard-Sainte-Geneviève  
 Lachine  
 LaSalle  
 Le Plateau-Mont-Royal  
 Le Sud-Ouest  
 Mercier-Hochelaga-Maisonneuve  
 Montréal-Nord  
 Outremont  
 Pierrefonds-Roxboro  
 Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles  
 Rosemont-La Petite-Patrie  
 Saint-Laurent  
 Saint-Léonard  
 Verdun  
 Ville-Marie  
 Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

### Les municipalités reconstituées

Baie-D'Urfé  
 Beaconsfield  
 Côte-Saint-Luc  
 Dollard-Des Ormeaux  
 Dorval  
 Hampstead  
 Kirkland  
 L'île-Dorval  
 Mont-Royal  
 Montréal-Est  
 Montréal-Ouest  
 Pointe-Claire  
 Sainte-Anne-de-Bellevue  
 Senneville  
 Westmount

# INTRODUCTION

## POUR UNE VISION RÉGIONALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Le schéma d'aménagement et de développement (SAD) est le document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique du territoire d'une [...] [agglomération]. Il permet de coordonner les choix et les décisions qui touchent l'ensemble des municipalités concernées, le gouvernement, ses ministères et ses mandataires. Le schéma est, avant tout, un document d'intention formulé et conçu de manière à faire ressortir une vision régionale du développement durable. » (source : site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire – *Guide – La prise de décision en urbanisme*)

## UN CONTENU FIXÉ PAR LA LOI

Le contenu du document maintenant nommé schéma d'aménagement et de développement est défini par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (RLRQ, chapitre A-19.1, la « LAU »).

Le schéma doit porter sur les éléments suivants :

- Les grandes orientations de l'aménagement du territoire ;
- Les grandes affectations du territoire ;
- Le périmètre d'urbanisation ;
- La détermination des zones soumises à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique (inondation, érosion) ou pour des raisons de protection environnementale (rives, littoral, plaines inondables) ;
- La détermination des voies de circulation en bordure desquelles l'occupation du sol est soumise à des contraintes majeures (sécurité publique, santé publique, bien-être général) ;
- La détermination des parties du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, notamment patrimonial, esthétique ou écologique ;
- L'organisation du transport terrestre ;
- La nature et l'emplacement approximatif des infrastructures et des équipements importants.

Le schéma doit aussi comprendre un document complémentaire portant sur les règles d'urbanisme devant être adoptées par les villes et les arrondissements et portant sur les sujets suivants : les interventions menées dans les emplacements soumis à des contraintes majeures en raison des voies de circulation ou à des contraintes particulières (sécurité publique, protection environnementale), l'emplacement et l'implantation des maisons mobiles et des roulottes, les opérations cadastrales dans un emplacement soumis à des contraintes liées aux voies de circulation, à la sécurité publique ou à la protection environnementale, la superficie minimale et les dimensions minimales des lots lors d'une opération cadastrale dans les secteurs à risques ou selon le type d'infrastructures desservant un emplacement, et, en zone agricole, l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles et les distances séparatrices.

Enfin, le schéma doit être accompagné d'un document fournissant les coûts approximatifs des équipements et infrastructures proposés, d'un plan d'action pour la mise en œuvre des propositions ainsi que d'un document précisant les modalités et les conclusions de la consultation publique.

## AUX SOURCES DU CONTENU DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

L'ancien schéma en application sur le territoire de l'agglomération avait été adopté en 1987 par l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. À la suite des fusions municipales de 2002, la Ville de Montréal, dont le territoire correspondait alors à celui de l'actuelle agglomération de Montréal (créée en 2006), a adopté un plan d'urbanisme en 2004. Les orientations de ce plan d'urbanisme ont aussi contribué à l'élaboration du nouveau schéma d'aménagement et de développement.

Le schéma doit répondre aux exigences de la LAU qui en définit le contenu obligatoire et facultatif.

En plus de cette obligation, le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* se doit d'être conforme aux propositions du PMAD, lui-même conforme aux orientations gouvernementales. Le PMAD propose un ensemble d'orientations regroupées sous les thèmes de l'aménagement, du transport et de l'environnement. Le plan métropolitain favorise la mise en forme de milieux de vie durables en priorisant l'urbanisation en périphérie des stations actuelles et projetées du réseau de transport collectif. Il vise aussi à développer le réseau de transport en commun métropolitain de façon à en augmenter l'achalandage. Enfin, en matière d'environnement, il propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois et corridors forestiers métropolitains et des milieux humides.



Montréal et sa région

# INTRODUCTION

## LE PMAD ET SES PRINCIPALES ORIENTATIONS

« Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable. Pour ce faire, le PMAD propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. [...] »

Ainsi, en matière d'aménagement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durables. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD. D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, actuellement de 25 %, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. Le développement de ce réseau, qui nécessite au moins 23 G\$ d'investissements, est essentiel pour augmenter la mobilité durable et favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers. Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emploi métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel d'agglomération ainsi qu'un Réseau de vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain. Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une Trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation. » (PMAD, CMM, site Internet, version d'avril 2012, page 9)

En plus du *Plan d'urbanisme de Montréal de 2004*, l'élaboration du schéma s'est appuyée sur les visions stratégiques sectorielles montréalaises qui ont été adoptées au cours des dernières années, notamment celles des documents suivants :

- *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels (2004)*;
- *Politique de l'arbre de Montréal (2005)*;
- *Politique du patrimoine (2005)*;
- *Politique de développement culturel de la Ville de Montréal 2005-2015 (2005)*;
- *Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels (2005)*;
- *Plan de transport 2008 (2008)*;
- *Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal 2010-2014 (2009)*;
- *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 (2010)*;
- *Stratégie de développement économique 2011-2017 (2011)*;
- *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020 (2013)*.

Les propositions du schéma sont aussi issues des visions et volontés des administrations locales concernant la planification et l'aménagement de leurs milieux, comme l'expriment les différents outils d'urbanisme des municipalités et des arrondissements, notamment les plans d'urbanisme, les chapitres d'arrondissement et la réglementation d'urbanisme.

Plus récemment, en 2012 et 2013, la Ville de Montréal a engagé une vaste discussion sur le projet de *Plan de développement de Montréal (PDM)*. La vision proposée par le PDM consiste à aménager le territoire selon les principes du développement durable pour faire de Montréal une ville où il fait bon vivre et grandir, travailler et étudier. Le schéma s'inspire aussi de ce document public.

## **UN SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT EN CINQ CHAPITRES**

Le *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* comprend cinq chapitres.

Le chapitre 1 fait état de l'évolution des grandes caractéristiques socio-économiques et démographiques du territoire au cours des dernières années. Ces tendances constituent la trame de fond de la dynamique de l'évolution du territoire. Est ensuite esquissée la vision stratégique à travers le prisme des grandes orientations d'aménagement et de développement qui contribueront à façonner le territoire de l'agglomération. Ces grandes orientations se conjuguent et prennent forme dans l'espace pour définir le concept d'organisation spatiale du territoire.

Le chapitre 2 établit les orientations d'aménagement pour chacune des grandes thématiques liées à l'aménagement et au développement du territoire. Au-delà des orientations propres à chacune de ces thématiques, sont précisés les objectifs et les moyens de mise en œuvre des différentes interventions proposées. Le chapitre 3 énonce les propositions portant sur les grandes affectations du territoire et sur la densité de l'occupation du sol. Le chapitre 4 constitue le document complémentaire qui établit les règles dont devront tenir compte les règlements d'urbanisme des municipalités reconstituées de l'agglomération et des arrondissements de Montréal.

Enfin, le chapitre 5 porte sur la mise en œuvre du schéma. Il comprend un plan d'action, de même qu'une indication des coûts approximatifs des équipements et infrastructures intermunicipaux prévus.